Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3755**

17. Wahlperiode 11. 11. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Josef Fell, Dr. Anton Hofreiter, Omid Nouripour, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bundesverkehrswegeplan – Fragen zum Planungsstand bei der B 26n

Als Verbindung zwischen der A 3 und der A 7 wurde die B 26n in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen. Allerdings ist die Erforderlichkeit dieser Verbindung insbesondere wegen der unklaren Lage an Basisdaten und Verkehrsprognosen höchst umstritten. Insbesondere stehen die hohen Baukosten und schwerwiegenden Eingriffe in die Umwelt im Verhältnis zum hinterfragten verkehrlichen Nutzen in der Diskussion.

Wir fragen die Bundesregierung:

Verkehrsprognosen

1. Würden die künftigen Kapazitäten der derzeit im Ausbau befindlichen A 3 und der A 7 im Bereich Würzburg ausreichen, um den für die geplante B 26n prognostizierten Verkehr aufzunehmen?
2. Wie wird der geplante Bau der B 26n begründet, obwohl man eine gute Erschließung des Landkreises Main-Spessart durch die Staatsstraße 2315 von Lohr zum Autobahnanschluss Altfeld (Staatsstraße im Bau) und der B 26 Arnstein–Lohr mit Verbesserungen derselben erreichen könnte?
3. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung der B 26n ausgegangen (bitte abschnittweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde?
4. Welche alternativen Linienführungen wurden bisher untersucht, und welches Ergebnis brachten diese Untersuchungen?
5. Wie hoch ist nach der Prognose der Anteil des Lkw-Verkehrs?
6. Wie hoch ist danach der Anteil des induzierten Verkehrs?
7. Wie hoch ist danach der Anteil des Ziel- und des Quellverkehrs?
8. Gibt es aktuellere Verkehrsprognosen (als die bei der Aufnahme der B 26n in den aktuellen BVWP zugrunde gelegten) mit größeren Zeithorizonten für die betroffene Region, und in welcher Form sind diese für die interessierte Öffentlichkeit zugänglich?
9. Welche Veränderungen bezüglich der prognostizierten Verkehrsbelegung würden sich mit den aktuelleren Verkehrsprognosen ergeben (siehe die Fragen 3 bis 6)?

Aktuelle Verkehrszahlen

10. Wie hoch ist die Verkehrsbelegung heute auf den Bundesstraßen im genannten Korridor (bitte abschnittweise darstellen)?
11. Wie hoch ist heute der Lkw-Anteil und wie hoch der Anteil des Quell- und des Zielverkehrs?
12. Auf welche Daten bezieht man sich, wenn man von einer zweieinhalbfachen Vermehrung des Verkehrsaufkommens spricht (Während 2002 lediglich 14 000 Kraftfahrzeuge je Tag vorausgesagt wurden (was einen Bau nicht gerechtfertigt hätte), erhöhte sich diese Zahl in einer Prognose des Jahres 2003 auf 36 000 (was Bauwürdigkeit bedeutete))?
13. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren auf der B 26 entwickelt (bitte abschnittweise darstellen)?

Demographische Entwicklung

14. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung in den Landkreisen auf die Verkehrsprognose für die B 26n?
15. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur demographischen Entwicklung in den vom Bau der B 26n betroffenen Landkreisen vor, und welche Wechselwirkungen ergeben sich aus den demographischen Daten und der künftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage?
16. Wie wird der Bau der B 26n unter dem Gesichtspunkt einer bis 2020 etwa gleichbleibenden Bevölkerungsdichte sowie einer deutlichen Alterung der Bevölkerung und somit eines veränderten Verkehrsverhaltens in der Region bewertet?
17. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben heute die entlang der B 26n liegenden Städte und Gemeinden, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen in diesen Städten und Gemeinden entwickeln?

Projektkosten und Finanzierung

18. Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 26n zwischen der A 7 Anschlussstelle Werneck und der geplanten Anbindung an die A 3 an der Anschlussstelle Helmstadt ausgegangen?
19. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich daraus für das Verkehrsprojekt?
20. Welchen Anteil an den gesamten geschätzten Kosten des Bundesverkehrswegeplanes für neue Straßen (bezogen auf Bayern und den Bund) wird dann die B 26n verursachen?
21. Ist mit der aktuellen Haushaltsplanung, vor allem angesichts der Schuldenbremse, die geplante Finanzierung des Bundesverkehrswegeplanes allgemein und der B 26n speziell gesichert?

    Wenn nein, was bedeutet dies für die Realisierung der B 26n?
22. Welche Kosten sind bisher durch Planungen, Studien und Gutachten zur B 26n entstanden, und wie viele Ingenieurbüros wurden dazu bisher einbezogen?
23. Mit welchen voraussichtlichen Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhalt wird für die neue Verkehrsanlage nach vollständiger Fertigstellung jährlich gerechnet?

24. Wie wird sich die Nutzen-Kosten-Bewertung für die B 26n im Fall der Einführung der Lkw-Maut auf allen vierspurigen Bundesstraßen, insbesondere im Bezug auf den Lkw-Verkehr, verändern?

Umweltauswirkungen

25. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet, und wie viele Hektar Waldfläche müssten nach dem derzeitigen Planungsstand der Trassenführung für den Bau der Verkehrsanlage schätzungsweise gerodet werden?

26. Welche Flora-Fauna-Habitat-Gebiete, welche Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie weitere Schutzgebiete für Natur und Umwelt sind von der Trassenführung der B 26n betroffen?

27. Wie werden die Auswirkungen der B 26n auf landwirtschaftliche Flächen, Fauna und Flora durch die Zerstörung der Flur mit Verlust an Ackerland, Streuobstwiesen und von Biotopen unter naturschutzfachlichen Aspekten beurteilt?

28. Wie hoch ist der Verlust bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche durch den Bau der B 26n?

29. Wie werden die Beeinträchtigungen der Siedlungsgebiete und der Trinkwassereinzugsgebiete durch den Bau der B 26n bewertet?

Weitere Planungsfragen

30. Wie wird die Bezeichnung als Bundesstraße im Fall der B 26n begründet, obwohl faktisch eine vier- oder mehrstreifige Straße mit Standstreifen und Mittelstreifen geplant wird, also eine voll ausgebaute Autobahn?

31. Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte sollen konkret mit der B 26n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

32. Wie viele Grundstückseigentümer müssen durch den Bau der B 26n voraussichtlich enteignet werden, und in welcher Höhe entstehen voraussichtlich dadurch Kosten für Entschädigungszahlungen?

33. Welche Maßnahmen sind für die betroffenen Kommunen für den Fall vorgesehen, dass zuerst nur der erste Abschnitt des Projekts B 26n zwischen Werneck und Karlstadt (Vordringlicher Bedarf) erschlossen wird und vorerst auf den zweiten Abschnitt Karlstadt bis Helmstadt (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) verzichtet wird, d. h. der gesamte Verkehr in den Raum hineinfließt jedoch nur schlecht wieder abfließen kann?

34. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

35. Welche Fahrzeit-, Fahrtstrecken- und damit Kostenersparnis ergibt sich bei einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Kist nach Werneck über die B 26n im Vergleich zu einer Pkw- bzw. Lkw-Fahrt von Kist nach Werneck über die A 7 und die A 3?

Berlin, den 11. November 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333